# Développement du "Crow's Nest Pass"

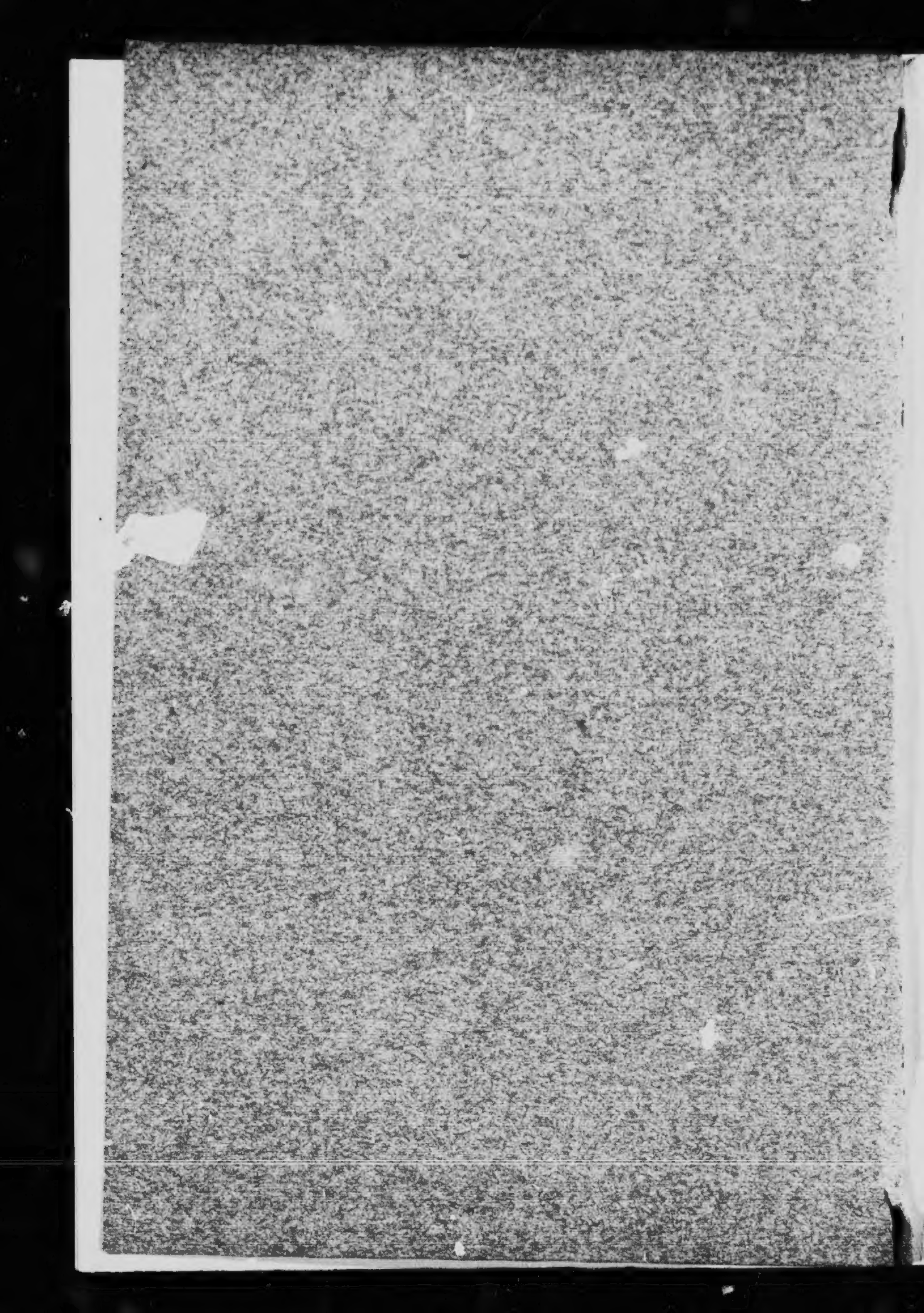
Discours prononcé par

**l'HON. GEO. A. COX**

Président de la Compagnie du "Crow's Nest Pass"

LE BESOIN DE MEILLEURES COMMUNICATIONS DE CHEMINS DE FER AVEC LE MARCHÉ AMÉRICAIN

1901



# DÉVELOPPEMENT DU "CROW'S NEST PASS"

---

## ENTREPRISES DE CHARBON, DE COKE ET DE FONDERIES

---

LE BESOIN DE MEILLEURES COMMUNICATIONS
DE CHEMINS DE FER AVEC LE
MARCHÉ AMÉRICAIN

1901

# SITUATION DU CHEMIN DE FER DES CHAMPS DE CHARBON DU "CROWS' NEST PASS."

UNE demande a été faite un Parlement du Dominion par l'Hon. Geo. A. Cox et M. M. Elias Rogers, Henry M. Pellatt, J. W. Flavelle, E. R. Wood et E. Ames pour une charte pour la construction d'un chemin de fer des champs de charbon du Crow's Nest Pass à la fontière américaine. Cette voie est essentielle au développement réel de ces étendues de charbon, car elle donnera un accès au seul marché disponible à l' exploitation projetée et donnera l'occasion d'établir des fonderies du côté canadien. A l'assemblée annuelle de la compagnie du charbon du "Crow's Nest Pass" qui a eu lieu à Toronto le 1er Mars 1901, le Président, sénateur Geo. A. Cox a entièrement décrit la situation et a démontré jusqu'où le développement des mines de charbon, de la production

du coke et des fonderies dépendait de la construction de voies ferrées. Voici le texte au complet de son discours :

**Depense projetee pour la production du charbon et du coke.**

" En vous félicitant sur le succès des opérations de l'année dernière, il est intéressant de mentionner les idées erronées répandues à l'étranger, relativement à l'administration et au contrôle de la Cie de charbon du Crow's Nest Pass.

Notre entreprise est, à tous les égards, une enterprise canadienne, contrôlée par des actionaires en grande majorité canadiens, dirigée et administrée par un bureau entiérement canadien et donnant de l'emploi à un grand nombre de travailleurs sur le sol canadien. Nous développons les ressources naturelles du Canada dans l'une de ses plus importantes industries minières, et nous édifions une immense industrie canadienne qui augmente la richesse de la Puissance, laquelle, nous en sommes certains, constituera l'un des facteurs les plus importants du développement de l'industrie canadienne, à moins que nos opérations ne soient entravées par un marché limité et par le défaut de communications par voies ferrées. J'ai grand plaisir à vous annoncer que nous sommes prêts à commencer

sans retard la construction et pour suivre les travaux nécessitant une dépense immédiate de $835,000.00, et nous avons déjà cet argent en mains à cette fin. Cette somme considérable ne comprend pas le projet de chemins de fer auquel je réfèrerai plus loin, mais sera exclusivement consacrée aux travaux de développement, à la construction de fourneaux à coke, résidences, bureaux et autres travaux se rapportant à l'industrie du charbon et de la houille de la Cie.

**Esquisse des projets de la compagnie.**

Nous avons l'intention de construire, à Fernie, Michel, et à d'autres endroits convenables, 720 fourneaux à coke, qui demanderont une dépense de $540,000 pour ce seul service.

Nous aurons alors 032 fourneaux, ce qui augmentera la production du coke de plus de 450 tonnes par jour, qu'elle est aujourd'hui, à plus de 1500 tonnes par jour. Notre dépense comprendra aussi plus d'un quart de million de dollars pour améliorations aux mines, aux bureaux et aux maisons de mineurs.

Ces dépenses et les immenses opérations qui en découleront créeront et alimenteront dans le district deux nouvelles villes aussi grandes que Fernie, qui doit aussi son existence aux travaux exécutés par la Cie.

Pourvu que nous obtenions accès au marché américain, nous prévoyons une demande de 4,500 tonnes de charbon par jour d'ici à un an, et dans trois ans nous comptons augmenter notre production à environ 6,000 tonnes de charbon par jour, dont une grande partie sera convertie en coke dans nos fourneaux et avant cinq ans, nous comptons avoir un bordereau de $10,000 par jour, ce qui sera suffisant pour maintenir, trois centres industriels importants dans le district.

**Importance du developpement des mines.**

Tous les hommes d'affaires comprendront l'importance d'un tel développement pour le pays en général, attendu que des camps miniers consomment toujours une quantité considérable de différents produits. Non seulement, il y aura place pour plusieurs milliers additionnels de travailleurs canadiens, mais il en résultera encore une nouvelle et forte demande pour les produits des manufactures canadiennes dans l'Est et pour les provisions de bouches venant des fermes et ranches de l'Ouest.

Il n'est que juste, que je vous dise, cependant que l'état actuel de la demande actuelle de la Colombie Anglaise, pour le charbon et le coke ne justifierait une dépense telle que celle que nous nous proposons de

faire. Vous en aurez la preuve quand je vous dirai que la demande actuelle de la Colombie Anglaise ne dépasse pas 1,000 tonnes de charbon et de coke par jour; et nous ne pouvons pas espérer que cette demande augmentera dans un avenir prochain, même sous les conditions les plus favorables, suffisamment pour justifier une telle dépense.

Pour entreprendre ce développement, il nous sera absolument nécessaire d'obtenir l'accès sur le marché américain, par une route qui nous permettra de faire une concurrence avantageuse aux producteurs actuels de charbon et de coke. Et si l'on nous prive de cet accès au marché américain, excepté par des routes détournées; si l'obstruction legislative nous retarde dans nos opérations et si l'on nous empêche d'aucune façon de réduire en autant que possible le coût de production, notre succès en sera d'autant paralysé et il nous sera absolument impossible d'entreprendre les développements que nous projetons. Reconnaissant dès lors la nécessité d'obtenir un accès direct au marché américain adjacent, cinq de nos directeurs ont demandé au Parlement une charte nous autorisant à construire un chemin de fer, des mines à la frontière,

où c'est l'intention de raccorder avec un chemin de fer éperon de Jennings, sur le chemin de fer Grand Nord. C'est tout simplement un effort pour s'assurer une entrée par la meilleure route possible sur un marché presqu'illimité, pour le charbon et le coke où nous avons à rencontrer la concurrence la plus active ; et sans l'accès à ce marché l'on ne peut songer à aucun développement considérable de ces champs de la Colombie Anglaise.

**Superficie des depots de charbon.**

On a exprimé la crainte en certains quartiers que l'établissement de communication par voie ferrée entre les champs miniers du Crow's Nest et le réseau Great Northern priveront l'industrie minière et les fonderies canadiennes de charbon et de coke et que la compagnie pourra priver les entreprises canadiennes d'approvisionnements aux profits des Américains. Ces craintes ne sont pas fondées. Les rapports géologiques démontrent qu'il y a plus de 250,000 acres de terre à charbon dans la région du Crow's Nest, renferment une quantité de charbon, que les meilleures autorités déclarent inépuisable.

Cette quantité étant évaluée à vingt billions de tonnes de charbon, ce qui permettrait la production de

10,000 tonnes par jour, pendant plus de six mille ans de 300 jours par année. Et cela ne comprend pas les immenses régions de charbon de l'Alberta et d'autres de la Colombie Anglaise.

Actuellement, nous sommes prêts à prendre des contrats avec les fonderies de la Colombie Anglaise, pour leur fournir n'importe quelle quantité de charbon et de coke, dont elles peuvent avoir besoin ; mais le plus sûr moyen d'assurer l'approvisionnement local, est de faciliter le développement des mines du Crow's Nest Pass, par la construction de la ligne de chemin de fer projetée.

Exploiter ces mines avec succès sur une grande échelle serait impossible si notre marché est limité à la Colombie Anglaise et exposé aux fluctuations que nous avons éprouvées l'année dernière.

Avec une immense industrie de charbon et de coke en exploitation, produisant de 6 à 10,000 tonnes de charbon par jour, les fonderies de la Colombie Anglaise pourraient suspendre leurs opérations, sans avis et aussi souvent que cela leur plairait, sans produire aucune commotion. Les fonderies actuellement en opération du côté canadien, ne requièrent que 300 tonnes

de coke par jour. Si nous sommes limités à ce marché, le coût de production sera augmenté, par les risques d'une suspension par accident, les difficultés d'assurer le travail, les variations dans la demande.

**Il y aura de l'opposition asurmonter.**

Bien qu'il y ait un immense territoire de charbon dans le district Crow's Nest Pass, de la meilleure qualité pour la production du coke, nous ne devons pas déduire de là que cette région renferme tout le charbon à fondre de la Puissance. Il y aura concurrence des sources d'approvisionnements tels que coke Dale sur Puget Sound, Pennsylvanie, Virginie Ouest, Utah et le Colorado. Il y a aussi des dépôts considérables de charbon dans le Montana, Washington et autres endroits qui peuvent révéler d'excellentes qualités de coke, expérience faite.

Pour entrer dans ce marché et en obtenir le contrôle, ce qui veut dire 5,000 à 6,000 tonnes par jour, la Cie du Crow's Nest Pass doit avoir les meilleures communications possibles par voie ferrée, et violà pourquoi il est absolument nécessaire de construire l'embranchement projeté.

Il n'y a que peu d'industries qui portent d'une façon aussi générale à un pays que l'industrie minière du

charbon et du coke en vue du commerce d'exportation.

Le charbon et le coke doivent passer dans un état de perfection avant d'être expédiés. Tout ce travail se fait dans ce pays et il n'y a rien autre chose à espérer que sa consommation.

Il n'en est pas ainsi des billots et du bois de charpente, de la pulpe, du blé, de la laine, et de plusieurs autres produits exportés. Toute piastre qui entre au pays, comme résultat des exportations du charbon et du coke, contribue d'autant à la richesse du pays.

Le fermier, le propriétaire de ranche, le meunier, le marchand et le manufacturier, tous en profitent. Le gouvernement de la Colombie Anglaise, en retirera aussi, sous forme de droits régaliens, un immense revenu direct.

**Fonderies projetees.**

Ce gouvernement en retire déjà un revenu d'environ $100.00 par jour, par suite de nos opérations actuelles. En sus de développement de l'industrie du charbon et du coke, le chemin de fer projeté ouvrira et assurera l'industrie de fonderies, laquelle sera, au point de vue public, de la plus grande importance.

De la réduction des frais d'opération de manière à

rendre profitable les travaux des fonderies, dépend le succès de cette industrie et si la ligne projetée est construite, reliant les champs du Crow's Nest aux réseaux de chemins de fer américains, tout l'avantage sera décidément en faveur du territoire canadien, comme étant l'endroit favorable à l'etablissement d'une grande et prospère fonderie.

Les Canadiens n'ont qu'à faciliter cette opportunité, de n'y mettre aucun obstacle et de laisser entrer la fortune.

Pour vous donner un exemple, permettez-moi de vous signaler combien Fernie, ou quelqu'endroit adjacent, serait propice à l'établissement d'une fonderie. Là nous avons le coke sans aucun frais de transport tandis que l'expédier à n'importe quel point du sud de la ligne frontière, nécessiterait des frais de transport aussi bien qu'un droit américain. Le calcaire requis se trouve à Fernie sans autre dépense que le coût d'extraction.

**Le meilleur point pour y assembler le minerai.**

Les minerais de plomb du Sud de la Colombie Anglaise cherchent maintenant un marché qu'il leur est presqu'impossible de trouver et ceux adjacents aux houillières, pourraient moyennant un coût de transport

minime, être expédiés à Fernie, ou autres endroits convenables. Les minérais secs nécessaires au travail., au mélange avantageux, et aux alliages ne se rencontrent pas dans la Colombie Anglaise, mais on les rencontre dans les Etats miniers adjacents, le long des lignes et des raccordements de chemins de fer Great Northern et Northern Pacific, et les wagons à minérai transportant le charbon et le coke des mines de Fernie, pour approvisionner les chemins de fer et les industries établies dans ces Etats, au lieu de revenir vides ramèneraient ce minérai sec à la fonderie, à un coût de transport minime. Au sud de la ligne frontière, il n'y a point d'endroit, où une fonderie pourrait être aussi avantageusement établie.

Si une fonderie pour le minerai canadien était établie au sud de la ligne frontière, il y aurait, tel que mentioné plus haut, le coût du transport du coke à l'endroit où serait située cette fonderie, il y aurait encore nécessairement le droit sur le coke entrant aux Etats Unis, le coût de transport des minerais de plomb de la Colombie Anglaise à l'endroit de la fonderie, et le droit américan sur les minerais de plomb entrant aux Etats-Unis, lesquels, selon la qualité

du minerai, tel que trouvé dans les mines de la Colombie Anglaise seraient probablement d'environ $9 par tonne.

Sur les autres items du transport, il y aurait, pour les chars à minerai transportant le minerai et le coke des mines de la Colombie Anglaise à la fonderie sur le territoire américain, le désavantage de revenir vides, et cela produirait nécessairement une augmentation proportionnelle du fret.

La crainte de certains capitalistes américains intéressés dans l'industrie minière de l'Ouest que le gouvernement canadien impose un droit d'exportation sur le minerai qui ruinerait toute fonderie établie sur le côté américain et dépendant sur le minerai canadien, n'est pas l'un des facteurs des moins importants, dans la situation actuelle.

Que cette crainte n'est pas seulement théorique, mais le résultat du jugement prouvé de fondeurs pratiques, etnous en avons la preuve la plus convaincante de la part d'un homme du métier et capitaliste d'experience, que du moment que nous aurons obtenu les raccordements projetés, il commencera immédiatement l'érection d'une grande fonderie dans la Colombie Ang-

laise, adjacente aux terrains à charbon, et nous aurons l'assurance non moins définie de l'établissement de trois à quatre autres fonderies en d'autres endroits propices du Sud de la Colombie Anglaise, pourvu que nous ayons nos communications par voie ferrée.

Dès lors les perspectives seraient brillantes pour la Colombie Anglaise-Sud. Une fois la charte pour le chemin de fer assurée, la construction des fourneaux à coke, des maisons pour les mineurs, et l'établissement de deux villes nouvelles dans le Sud de la Colombie Anglaise, n'attendront que le retour de la saison nouvelle. D'après les promesses que nous avons, il s'écoulera peu de temps d'ici à l'établissement de plus d'une industrie considérable, et que des centaines de milliers de piastres soient consacrés au développement de cette importante industrie minière dans le pays.

**Le succes depend de la reduction des depenses.**

Avec des facilités de transport améliorées, avec des facilités de mélanges que nous nous procurerons, une fonderie pourrait obtenir des taux de fret qu'il est actuellement impossible d'obtenir.

Il est à peine nécessaire de peser sur les bénéfices qui en résulteraient pour les mines et les autres entreprises de la Colombie Anglaise. Ces bénéfices sont évidents.

Dans chaque mine de plomb il y a des quantités de minerais qui ne paieront pas au taux actuel du broyage ; dans chaque camp on fait des propositions assez misérables pour tenter les opérateurs et les capitalistes. Chaque piastre destinée au traitement du minerai, comprend des milliers de tonne de minerai disponible, et diminue d'autant les bordereaux de paie de chaque camp. Toute réduction d'une piastre dans les charges de la fonderie élargit la liste de paie de chaque mine et permet aux nouvelles mines de réaliser des profits.

Ce serait un grand malheur pour la Colombie Anglaise et le Dominion en général si cette chance était perdue, par suite du manque de moyens de transport nécessaires. Il y a des rivaux au sud de la frontière.

D'immenses territoires de charbon dans les Etats de Washington et Montana sont en voie de développement, et si les gens intéressés dans ces propriétés obtiennent la possesssion du marché de charbon et du coke dans ces Etats, je crains que le charbon et le coke de la Colombie Anglaise auront peu de chance de la leur enlever.

Les promoteurs de ce chemin de fer ne demandent ni bonis ni octrois de territoire, ils veulent seule-

ment avoir le loisir de dépenser leur propre argent, pour construire un chemin de fer qui sera d'un grand avantage public.

Nous avons maintenant la perspective d' édifier une ville aussi considérable que Butte, dans le district minier du Crow's Nest Pass; e. je ne puis croire que le Parlement du Canada et la Legislature de la Colombie Anglaise mettront des entraves aux développements industriels de notre pays, où adopteront une politique, qui peut retarder ce projet d'un demi-siècle. J'ai confiance, en conséquence, qu'une charte nous sera accordée ; et cela étant fait, le développement que j'ai esquissé commencera aussitôt ; mais ce développement ne peut se faire, à moins qu'une charte ne nous soit accordée."

Le président, secondé par M. Jaffray, le vice-président de la Compagnie, proposa l'adoption du rapport:

M. Elias Rodgers, le directeur-gérant, a exposé en détails les opérations de la Compagnie durant l'année dernière. Les résolutions usuelles furent adoptées, et tous les membres du bureau de direction furent réélus pour l'année prochaine.

## LES LOCALITÉS INTÉRESSÉES SONT FORTEMENT EN FAVEUR DU CHEMIN DE FER PROJETÉ.

L'OPINION des conseils de commerce associés (Associated Boards of Trade) de la Colombie britannique-Est, démontre comment le projet est envisagé dans les localités directement intéressées. A l'assemblée qui a eu lieu à Greenwood, B.C. le 28 février 1901, représentant comme il a été déclaré dans la résolution, chaque ville de la partie métallifère de la Colombie britannique-Est, et toute entreprise dont le succès dépend du développement des ressources minérales dans cette partie de la Province, la question a été entièrement approfondie dans tous ses rapports. Les conseils de commerce associés ont non seulement fait une déclaration générale en faveur du libre échange des chemins de fer mais ils ont fait allusion spécialement à la ligne projetée des champs de charbon du Crow's Nest Pass à la frontière américaine et

ont décidé de petitionner le Parlement afin qu'il accorde la charte demandée. Voici le texte au complet de la résolution qui a été passée par un vôte de 33 contre 5 :

**Position des Conseils de Commerce.**

En considération des diverses demandes adressées au Parlement du Dominion et à la Législature provinciale pour des actes incorporant des compagnies de chemins de fer pour la construction de voies ferrées dans la province de la Colombie britannique dès les Etats-Unis.

Et comme des parties intéressées font des efforts invouïs pour créer l'impression que de tels chemins de fer si jamais construits, seraient opposés aux intérêts des mines et fonderies de cette province.

Et comme en vue d'avancer leurs dessins les parties opposées aux chemins de fer competiteurs ont déclarént que ceux qui sont intéressés aux mines et fonderies de la Colombie britannique sont apposés à ce qu'on accorde les dites chartes.

Il est donc résolu que les conseils de commerce de la Colombie britannique-Est, représentant chaque ville de la partie métallifère de la Colombie britannique-Est, et chaque entreprise dont le succès dépend du

développement de ses ressources minérales se déclarent énergiquement pour le libre échange des chemins de fer et croit que toute compagnie de chemin de fer *bona fide* désirant construire des chemins de fer dans la province devrait en obtenir permission.

**Necessite d'un taux de fret bas.**

Il est de plus résolu que cette association est fortement de l'opinion que le bas prix du fret est essentiel au développement des mines et fonderies, et qu'en l'absence du gouvernement comme propriétaire des chemins de fer, ce bas prix peut être seulement obtenu par la concurence et le contrôle des taux par une commission de chemin de fer, ou autre moyen effectif.

Et il est deplus résolu que cette association petitionne le Parlement du Dominion et la Législature provinciale que la charte demandée par la compagnie du charbon du Crow's Nest Pass lui soit accordée et qu'on accorde aussi celles demandées par d autres compagnies qui ne demandent rien au dela du privilège de construction de chemins de fer dans cette province.

Et de plus il est résolu que des copies de cette résolution, seront imprimées et adressées aux membres des Gouvernements du Dominion et de la Province, aux

membres de la Chambre des Communes, au Sénat et à la Législature provinciale.

Cette déclaration des vues des principaux intérêts de la province ne devrait pas être méconnue. Les hommes qui composent les Conseils de Commerce associés sont directement intéressés à la prospérité des districts des mines et ils comprennent la situation á fond. Leurs vues devraient avoir du poids quand le Parlement discutera les demandes faites pour cette charte des chemins de fer, surtout quand on ne demande pas de subvention ou d'autre faveur.